Dc Jekyll e



BMW F800 R
- *87 ch à 8 000 tr/min*
- *199 kg (avec le plein)*
- *7 990 € (avec ABS)*

L'arrivée de la Nuda chez Husqvarna, la marque "sœur", est évidemment une sacrée pierre dans le jardin de la F800 R. Sur le papier du moins. Car dans les faits, ce sont deux motos assez différentes, sortes de Docteur Jekyll et Mister Hyde...

Alain Berson - photos Karl Glieber - guest star Dominique Bonvicini

Elles sont bien différentes nos deux motos garées devant la rédaction. Chez BMW, on a du sentir le vent du boulet : le restyling de la F800 R (3e vente BMW dans l'Hexagone) lui a donné un peu du sex appeal que certains lui reprochait de ne pas posséder. Pourtant il n'y pas grand chose de différent, de nouveaux caches latéraux pour habiller le radiateur et surtout ... de la couleur. Notre F800 R d'essai est gris argent métal et rouge. Curieusement, dans cette triste matinée d'hiver, magie du maquillage, c'est elle qui ressort le plus !
En effet, notre Husqvarna Nuda est tout de noir vêtue, le rouge étant réservé à la version "R". Son magnifique design n'en ressort que mieux. Les lignes sont tendues, *elles se croisent*. L'échappement, même s'il est posé plus bas que celui de la F800 R, est original et la fourche inversée avec

t M. Hyde !



HVA Nuda 900
- 105 ch à 8 500 tr/min
- 184 kg (avec le plein)
- 9 990 €

les étriers de freins radiaux achèvent de séduire l'amateur.
Fichtre, déjà KO la F800 R ? Non, car elle a des charmes cachés, il suffit de l'enfourcher pour s'en rendre compte. Aucune difficulté pour le faire (hauteur de selle de 800 mm) et se retrouver face à un tableau de bord plutôt flatteur et très complet, des leviers de frein réglables par une discrète mollette, des commodos respirant la qualité et un petit saute-vent qui promet une protection de même taille, mais protection quand même !
Pour l'italo-germanique (Husqvarna appartient à BMW qui les fabrique en Italie, sachant que la marque est d'origine... suédoise), enjamber les 870 mm de la selle demande un peu plus de concentration. Une fois en place, on est surpris de toucher le sol de la pointe des pieds tellement l'exercice paraissait périlleux (pour un pilote d'1,75 m). En effet,

les suspensions à grand débattement (210 mm à l'avant, 180 mm à l'arrière) s'enfoncent et la selle est extrêmement fine, réduisant l'arcade entre jambes. Elle se révèle en contrepartie immédiatement dure.
Le tableau bord n'est pas la partie la plus séduisante de la Nuda : comparé à celui de la F800 R, il fait plutôt "cheap" tout comme les commodos, très italiens. Il ne faudra pas attendre de protection du côté de la casquette du phare, jolie mais vraiment petite. Les leviers affichent clairement qu'ils sont réglables avec une grosse mollette argentée et la Nuda marque des points avec son maître-cylindre de frein radial. La sensation d'être sur une Supermot' excite les sens !



Bandes son différentes

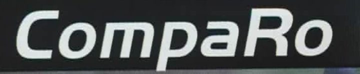
Les différences ne s'arrêtent pas à ce qui est le plus visible. Les dessous de nos belles réservent quelques surprises. La partie cycle de la F800 R est bien connue, avec un cadre périmétrique en aluminium dans lequel le moteur est porteur. La fourche traditionnelle et non réglable adopte des tubes de 43 mm de diamètre et l'amortisseur arrière est réglable en détente et précontrainte par deux mollettes pratiques et accessibles. Les freins sont assurés, à l'avant, par deux disques de 320 mm pincés par des étriers Brembo à 4 pistons








1. Le cadre de la Nuda est un multitubulaire en acier, dérivé de celui de la BMW F800 GS, mais raccourci et adapté à un usage plus routier. Le groupe a fait appel à sa banque d'organes pour développer cette moto qui emprunte aussi la base moteur de la gamme F800, à savoir le bicylindre Rotax. - 2. C'est une classique chaîne qui assure la transmission de la Nuda. Il semble que la transmission par courroie soit définitivement enterrée dans le Groupe BMW ! - 3. Grosse différence avec la F800 R, les étriers de freins avant de la Nuda sont des Brembo à fixation radiale. Beau matos ! Et ça freine sec. - 4. Fourche inversée et original garde-boue avant : la Nuda cultive un look moins consensuel que la F800 R... et que le reste de la production mondiale ! - 5. Le tableau de bord est complet, mais sa présentation fait un peu "cheap". - 6. Le design du phare est très étonnant, tout comme le reste de la moto. N'attendez pas une quelconque protection de la casquette qui le surmonte. - 7. L'amortisseur arrière reprend le même positionnement que sur la F800 R. Il est réglable en détente et précontrainte de ressort. - 8. La Nuda a des vocalises assez graves avec ce silencieux plutôt singulier.





et à l'arrière par un disque de 265 mm serré par un étrier flottant à un seul piston. Un ABS non couplé peut être ajouté en option.
La Nuda a opté pour un cadre multitubulaire, flatteur à l'œil, dérivé de celui de la BMW F800 GS. La fourche télescopique inversée Sachs bande ses muscles avec ses tubes de 48 mm de diamètre, 5 de plus que ceux de la F800 R. Le bras oscillant double en aluminium ressemble à si méprendre à celui de sa cousine et s'il y a égalité sur les diamètres des disques de freins, la Nuda peut de nouveau faire étalage de sa musculature avec son maître-cylindre Brembo et ses étriers radiaux.
Le moteur de la F800 R a déjà été maintes fois décrit dans ces colonnes. Sa bonne volonté, son appétit d'oiseau ne sont plus un secret.
Chez Husqvarna, on a voulu boxer dans une catégorie supérieure et le moteur BMW "F" d'origine Rotax a été complètement revu, tout en conservant ses principes de base. Il s'agit donc d'un bicylindre vertical à double arbre à cames en tête actionnant les soupapes par l'intermédiaire de linguets. Le graissage reste à carter sec et le refroidissement est toujours liquide. Les similitudes s'arrêtent là. Car sur la Nuda ce moteur grimpe en cylindrée : il passe à 898 cm³ en augmentant à la fois l'alésage et la course (84 x 81mm contre 82 x 75,6 mm pour la F800 R). La puissance et le régime montent aussi (105 ch à 8 500 tr/min contre 87 ch à 8 000 tr/min pour la F800 R). Mais attention, si le couple de l'Husky conserve l'avantage avec 100 Nm, contre seulement 86 Nm pour la BMW, cette dernière les délivre dès 6 000 tr/min. Ils seront 1 000 tr/min plus haut sur la Nuda. Pour obtenir une telle différence, l'augmentation de la cylindrée ne suffit pas. Les ingénieurs de chez Husqvarna (ou ceux de Rotax ?) ont conçu de nouveaux arbres à cames, des soupapes de plus gros diamètre (33 mm à l'admission et 28,5 mm à l'échappement), des pistons portant le rapport volumétrique à 13,0 : 1 (12,0 : 1 sur la F800 R) et surtout un nouveau vilebrequin à 315° (180° sur la F800 R), soit le cycle d'un moteur de Harley-Davidson !
Et dès que l'on tourne la





La BMW F800 R permet d'avoir les deux pieds à terre à l'arrêt (selle à 800 mm du sol), alors que la Nuda ne se vivra, pour la plupart d'entre nous (les moins d'1,80 m), que de la pointe des pieds (selle à 870 mm du sol).

Fiche technique HVA NUDA 900

MOTEUR

Type	2 cylindres parallèles verticaux, calés à 315°, 4 temps
Alésage x course	84 x 81 mm
Cylindrée	898 cm³
Puissance*	105 ch (77 kW) à 8 500 tr/min
Couple maxi*	100 Nm à 7 000 tr/min
Rapport vol.	13,0 : 1
Soupapes par cyl.	4
Distribution	2 arbres à cames en tête
Alimentation	injection électronique BMW-KP, 2 mappings disponibles
Graissage	carter sec
Refroidissement	liquide

TRANSMISSION

Embrayage	multidisque en bain d'huile, commande mécanique
Boîte	6 rapports
Rapports de boîte	NC
Rapport final	NC
Transmission	par chaîne à joints toriques

SYSTEME ELECTRIQUE

Alternateur	390 W
Batterie	12 V/14 Ah sans entretien
Allumage	BMW-KP

PARTIE CYCLE

Cadre	multitubulaire, partie arrière boulonnée, moteur porteur
Angle de colonne	24,5°/65,5°
Chasse	101 mm
Garde au sol	NC
Suspension AV	fourche télescopique Sachs ø 48mm inversée, sans réglage, déb. 210 mm
Suspension AR	bras oscillant double en aluminium, mono amortisseur Sachs réglable en précontrainte et détente, déb. 180 mm
Frein AV	2 disques flottants ø 320 mm, étriers 4 pistons radiaux
Frein AR	1 disque ø 265 mm, étrier flottant simple pistons
Roue AV	3,5 x 17
Roue AR	5,5 x 17
Pneu AV	120/70 ZR 17
Pneu AR	180/55 ZR 17

DIMENSIONS ET PERFORMANCES

Longueur	2 190 mm
Largeur	895 mm (avec rétros) 1 220mm (sans rétros)
Hauteur	
Empattement	1 495 mm
Hauteur de selle	870 mm (série), *860 mm(option)*
Poids (à vide)	174 kg
Réservoir	13 l (réserve : 3 l)
Conso à 90 km/h*	*4,5 l/100 km*
Conso à 120 km/h*	5,7 l/100 km
Vitesse maxi	+ de 200 km/h

***** **données constructeur**

clé (tiens, celle de la Nuda n'est pas à reconnaissance électronique) et que l'on met les motos en route, on sent tout de suite la différence. Le moteur de la F800 R démarre sur un ralenti impeccable de linéarité, alors que l'on cherche où est ce V-twin qui vient de prendre vie à côté ! Et de la voix, notre Nuda en donne. Au point de couvrir dès le ralenti celle de la F800 R. Quelques coups de gaz essayent de faire la différence, mais rien n'y fait, l'Husky la couvre à tous les régimes. C'est plus rageur, plus rauque, à mi-chemin entre une Guzzi le Mans de la bonne époque et un Ducati Monster. Elle n'y pourra rien notre F800 R, tout au long de cet essai, dès que les moteurs seront en route, la Nuda attirera toutes les attentions...

Deux manières de "jouer"

Mon complice Dominique et moi-même n'avions rien fait pour mériter un tel sort ! La perspective de ce comparo avait immédiatement déclenché des réflexes de Pavloff, refroidis tout aussi immédiatement par les conditions climatiques. Températures proches de zéro, macadam gras-mouillé et une présence constante de sel blanchissant les (rares) portions sèches. Frustrer deux valeureux collaborateurs en les lançant dans de telles conditions mérite la bastonnade en place publique des responsables !

Bon, on respire à fond et on s'y colle quand même. Sans doute agacée par la perte de son duel sonore, la F800 R aborde la partie urbaine le couteau entre les dents. Elle démontre tout de suite une plus grande facilité à se faufiler grâce à un moteur plus souple, un guidon moins large et moins haut et, à chaque feu rouge, une position des pieds plus reposante. La F800 R va également profiter d'un rayon de braquage plus court et de freins plus facilement dosables d'autant que celle-ci offre un ABS.

En effet, la Nuda, pour l'instant, ne peut pas bénéficier de cette option et si les disques avant font 320 mm dans les deux cas, ce sont le maître-cylindre et les étriers radiaux qui l'équipent qui font la différence. Les 210 mm de débattement de la fourche créent une plongée importante au freinage qui, sur une route à adhérence changeante, demande un peu de métier et beaucoup d'attention.

Un petit bout d'autoroute démontre que la position et le petit saute-vent de la F800 R lui donnent un (petit) avantage en termes de protection. Avant d'aborder la partie sinueuse de notre essai qui promettait d'être une fête, nous nous arrêtons pour constater que, compte tenu de la température proche de 0°, pas plus les Michelin Pilot Power de la F800 R que les Metzeler Road Tech de la Nuda ne consentent à atteindre une température décente de fonctionnement. La prudence est donc de mise, d'autant que nous avons déjà reçu des avertissements avec quelques travers à l'accélération.

C'est certain, la Nuda démontre un potentiel nettement plus explosif que la F800 R, sensible dès les régimes moyens. Tout entraîne à en rajouter, le bruit, la position de conduite et les relances du moteur. Elle donne envie de conduite instinctive et de se vider nerveusement. Mais ce n'est pas une moto à mettre entre toutes les mains comme peut l'être sa cousine allemande. Avec elle, pas besoin d'avoir le mode d'emploi pour en tirer la quintessence. Tout est un ton en dessous, puissance, freinage, bruit. Mais pas le plaisir : il est simplement différent. Là où la Nuda va arriver en travers et sortir avec une large virgule (pas le jour de l'essai !), la F800 R va planter un freinage bien propre et dessiner une belle trajectoire d'école. Un autre monde.

Difficile, difficile !

Concurrentes, la F800 R et la Nuda le sont évidem-



Fiche technique F800 R

MOTEUR	
Type	2 cylindres parallèles verticaux, 4 temps
Alésage x course	82 x 75,6 mm
Cylindrée	798 cm^3
Puissance*	87 ch (62 kW) à 8 000 tr/min (kit de réduction de puissance 34 ch (25 kW) à 6 000 tr/min)
Couple maxi*	86 Nm à 6 000 tr/min (kit de réduction de puissance : 58 Nm à 3 250 tr/min)
Rapport volum.	12,0 : 1
Soupapes par cyl.	4
Distribution	2 ACT
Alimentation	injection électronique séquentielle BMS-KP
Graissage	carter sec dans le carter moteur
Refroidissement	liquide
TRANSMISSION	
Embrayage	multidisque en bain d'huile à commande mécanique
Boîte	6 rapports
Rapports de boîte	2.462/1 - 1.750/1 - 1.381/1 - 1.227/1 - 1.130/1 - 1.042/1
Rapport de pont	2.35/1
Transmission	chaîne à joints toriques avec amortisseur de couple dans le moyeu de roue AR
SYSTEME ELECTRIQUE	
Alternateur	400 W
Batterie	12 V/14 Ah sans entretien
Allumage	BMS-KP
PARTIE CYCLE	
Cadre	périmétrique en aluminium, moteur porteur
Angle de colonne	25°/65°
Chasse	91 mm
Garde au sol	NC
Suspension AV	fourche télescopique sans réglage, tubes ø 43 mm, déb. 125 mm
Suspension AR	double bras oscillant en aluminium, 1 combiné amortisseur réglable en précontrainte et détente, déb. 125 mm
Frein AV	2 disques ø 320 mm semi flottants, étriers fixes Brembo 4 pistons, ABS
Frein AR	1 disque ø 265 mm, étrier flottant Brembo 1 piston, ABS
Roue AV	3,5 x 17
Roue AR	5,5 x 17
Pneu AV	120/70 ZR 17
Pneu AR	180/55 ZR 17
DIMENSIONS ET PERFORMANCES	
Longueur	2 145 mm
Largeur	905 mm (avec rétros)
Hauteur	1 160 mm (sans rétros)
Empattement	1 520 mm
Hauteur de selle	800 mm (série), 775 mm, 825 mm
Poids (tous pleins faits)	199 kg
Réservoir	16 l (réserve : 4 l)
Conso à 90 km/h*	3,6 l/100 km
Conso à 120 km/h*	4,6 l/100 km
Vitesse maxi	+ de 200 km/h
0-100 kmh	3,9"

*** données constructeur**

ment. D'autant qu'elles sont souvent vendues dans le même réseau. Mais ne nous y trompons pas, ce sont deux motos qui évoluent dans des registres très différents : à la Nuda l'exubérance et le sport, à la F800 R la réserve et l'homogénéité.
La BMW sera une compagne plus facile au quotidien, plus maniable et confortable sur petits et longs trajets, moins extrême sur parcours sinueux. Une moto que la majorité d'entre nous amadouera rapidement.
L'Husqvarna demandera plus de travail d'approche car plus radicale, plus sportive, plus performante. Taillée pour le sinueux, elle demandera plus de concession à son pilote en ville et sur le mode "tourisme" (même si en accessoire elle peut adopter les valises extensibles de la F800 R et un petit saute-vent qui doit améliorer sensiblement sa protection).
C'est au niveau du prix que la différence risque donc de se faire car l'écart entre les deux motos est important : 2 000 € en faveur de la BMW, sachant que celle-ci bénéficie en prime de l'ABS. Une différence qui se justifie par la qualité du matos embarqué par la Nuda (fourche, freins radiaux, moteur 900 cm³ et 105 ch), mais qui aura très certainement son importance, même si ces deux motos ne boxent pas vraiment dans la même catégorie. En fait la Nuda démarre là où la F800 R s'arrête. Une chose est sûre, Husqvarna est clairement positionnée comme une marque plus jeune, plus sportive et plus radicale que BMW. Et son premier essai, cette Nuda, est transformé avec beaucoup de réussite...

PS : Dis, Monsieur le rédac' chef, on pourrait pas le rejouer dans les Alpes cet essai ?

















1. Le cadre en aluminium de la BMW F800 R est de type périmétrique avec moteur porteur. Contrairement à la Nuda, son moteur reste en 800 cm³. - 2. Voilà un bras oscillant qui ressemble furieusement à celui d'une Nuda 900. Et vice-versa ! - 3. Les étriers de freins à 4 pistons restent traditionnels sur la F800 R. Le freinage y est moins puissant, mais plus "abordable" aussi. En prime on bénéficie de l'ABS. - 4. L'amortisseur arrière reçoit une ressort rouge en 2012. Il est réglable en détente et compression. Les molettes de réglage sont facilement accessibles. - 5. Le tableau de bord de la F800 R est plus complet (avec l'ordinateur de bord en option) et plus original que celui de la Nuda. - 6. Ce regard asymétrique, ne plait certes pas à tout le monde, par contre le saute-vent offre une petite protection, un peu plus que symbolique. - 7. Le réservoir d'essence est placé au même endroit sur la Nuda, sous la selle. Mais sur la F800 R, le bouchon de remplissage est placé à l'arrière droit, alors que l'emplacement de celui de la Nuda est plus classique, devant le pilote. - 8. Le silencieux de la F800 R distille un son sympathique, mais son dessin n'est pas à la hauteur de celui de la Nuda.